

経済と経営 47-1・2 (2017.3)

〈論文〉

AIIB の運営と「一帯一路」構想の研究

汪 志 平

アジアインフラ投資銀行 (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB) は 2016 年 1 月から正式に開業した。周知のとおり、米国と日本は不参加であるが、日本の参加問題とは別に、AIIB の組織体制はどうなっているのか、今後中国が AIIB をどう運営するのか、「一帯一路」構想との関係はどうなっているのか、世界中から多くの関心を寄せている。

I 運営段階に入った AIIB の現状

まず、AIIB の設立後の主な出来事を整理すると、図表 1 の通りとなる。

2014 年 10 月 24 日に、中国、インド、シンガポールなど 21 カ国の代表が北京で「AIIB の設立に関する覚書」に調印した。その後イギリス、フランス、ドイツ、イタリアなども加わり、2015 年 4 月 15 日に、57 カ国が創設メンバーとして確定された。

2015 年 12 月 25 日に、中国政府主導で新たな国際開発金融機関として、AIIB が設立された。そして 2016 年 6 月 25 ～ 26 日に、北京で第 1 回年次総会が開催された。2016 年 1 月の設立総会を経て、AIIB の初代総裁には中国の元財政副大臣である金立群氏が就任した。

執筆の時点まで入手した最近の記事 (『21 世紀経済報道』, 2017 年 1 月 2 日) によれば、AIIB は設立してからの 1 年間に、合計 9 件の融資を批准し、約 17 億ドルの融資を実施した。また組織のフレームワークを作り、良好なスタートを迎えた。

AIIB の金立群総裁の話によると、これからは融資規模を次第に増大させ、5 ～ 6 年後には、毎年の融資額は 100 ～ 150 億ドルに達する予定である。また条件が整った時機に、資本市場で人民元建ての債券を発行して、資金を調達する。さらに PPP を通じて、民間部門と協調融資を実施し、民間資金を動員することを計画している。

すでに決定した 9 件の融資対象はすべてアジアにあり、大部分はエネルギーの開発と交通インフラの建設であり、しかも「一帯一路」の沿線国である。

AIIB の融資対象は、3 つの基準をクリアしなければならない。すなわち、財務的に持続可能であり、環境に友好的であり、現地社会に受容されることである。

図表 1 AIIB の主な動き

年	月 日	出来事
2014 年	10 月 24 日	設立覚書に 21 カ国が調印
2015 年	4 月 15 日	創設メンバー 57 カ国が確定
	6 月 29 日	北京で設立協定調印式
	12 月 25 日	設立協定発効, AIIB 発足
2016 年	1 月 16-17 日	北京で開業式典, 総務会設立総会・第 1 回理事会開催
	2 月 5 日	5 名の副総裁を任命*
	4 月 13 日	世界銀行との協力覚書に調印
	5 月 2 日	アジア開発銀行との協力覚書に調印
	5 月 11 日	欧州復興開発銀行との協力覚書に調印
	5 月 30 日	欧州投資銀行との協力覚書に調印
	6 月 24 日	融資案件第 1 弾公表
	6 月 25-26 日	北京で第 1 回年次総会開催
	6 月 25 日	中国政府提出の「プロジェクト準備特別基金」を設立
	9 月 29 日	融資案件第 2 弾公表
	9 月 30 日	追加メンバーの加盟申請期限
	12 月	融資案件第 3 弾公表
2017 年	1 月	追加メンバーが加盟
	6 月 16-18 日	韓国・済州島で第 2 回年次総会開催

* 5 名の副総裁担当分野: 英国 Corporate Secretary, 韓国 Chief Risk Officer, インド Chief Investment Officer, 世界銀行 Policy and Strategy, インドネシア Administration officer。その他に, フランス Chief Financial Officer, ニュージーランド General Counsel を任命している。

資料: AIIB のサイトおよび関根 (2016), 和佳 (2017) より作成

1. 加盟メンバーの推移

2014 年 10 月 24 日に, 設立覚書には 21 カ国が調印し, 2015 年 4 月 15 日, 57 カ国が創設メンバーとして確定している。それに加え, 20 数カ国の追加メンバーが参加の意向を示している。追加メンバーの加盟申請期限は 2016 年 9 月 30 日に設定され, 2017 年初めに確定することになる。

もし追加メンバーの加盟が実現すれば, 2017 年には合計 90 近くの国となり, アジア開発銀行 (ADB) の 67 カ国・地域を超える。追加メンバーのうち, 欧州ではギリシャ, 先進国ではカナダが AIIB への加盟を申請した。そして, 追加メンバーの所屬地域が, 中東欧・北アフリカ・ラテンアメリカなどに拡大している。特に注目すべきなのは, カナダが初の北米の加盟申請国であり, これが AIIB への「信認投票」とみなされている (金立群総裁)。

2. AIIB の融資案件と金額

AIIB の設立協定では, 融資分野について「インフラおよびその他生産分野」を掲げているので, 当面はエネルギー・電力, 交通・通信, 上下水, 環境保護, 都市開発, 農村およびその基礎インフラ, 物流を対象としている。

それに基づいて、融資案件の第1弾は合計で4件の5.09億ドルとして、2016年6月24日に発表された。その後9月29日、第2弾として2件合計3.2億ドル、12月に第3弾として3件合計8.98億ドルを発表して、市場関係者の注目を集めていた。

融資案件の詳細は図表2の通りである。第1弾の4件のうち3件、第2弾の2件全て、第3弾の3件のうち1件は、国際開発金融機関との協調融資であり、当面、既存機関との役割を共有していく姿勢が鮮明となっている。

図表2 AIIBの融資案件（金額の単位：百万ドル）

	借入国	対象事業	融資金額	協調融資先
第1弾 5.09億ドル	バングラデシュ	配電網の拡張・地中化	165	—
	インドネシア	貧困地域の再開発	216.5	WB
	パキスタン	高速道路	100	ADB, DFID
	タジキスタン	高速道路	27.5	EBRD
第2弾 3.2億ドル	パキスタン	水力発電所	300	WB
	ミャンマー	火力発電所	20	IFC, ADB, CB
第3弾 8.98億ドル	アゼルバイジャン	天然ガスパイプライン	600	WB
	オマーン	港湾整備	262	—
	オマーン	鉄道建設	36	—

(注) WB= 世界銀行, ADB= アジア開発銀行, EBRD= 欧州復興開発銀行, IFC= 国際金融公社,

DFID= 英国国際開発省, CB= 商業銀行

資料: AIIB (www.aiib.org) の発表および関根栄一 (2016), 朱炎 (2017), 和佳 (2017) より作成

2016年6月25日の総会に先たち、金立群総裁は海外メディアとのインタビューの中で、巨大なインフラ案件に対して、AIIBが単独で支援するのは現実的ではないとの認識を示した。但し、向こう2～3年で、職員の採用が進めば、単独で管理するプロジェクトの割合は高まるかもしれないとしている。

今後、AIIBとして単独融資を進めていくためには、案件審査や監理などに関わる職員の確保が引き続き課題である。AIIBは2016年末までに100名の職員を目指していたが、ADBの職員数2678人(2015年末)との差は大きい。当面、AIIBの融資案件は、国際開発金融機関との協調融資を中心に据えざるを得ないであろう。

今後の年間あたりの融資額については、ADBの資本金1600億ドル、年間の融資額は160億ドル、世界銀行の資本金2570億ドル、年間の融資額は250億ドル前後といった事例に基づき、AIIBも資本金の10%前後を目標にしていることを示した。今後は債券発行などを通じて、外部資金の調達課題となるであろう。

3. 融資分野

既存の国際開発金融機関と異なり、AIIBは貧困削減を直接の目的とせず、物理的なインフラから始める。ただし、将来的には教育、ヘルスケアといった非物理的なインフラも融資対象とすることができる。

また、物理的なインフラでは、道路を建設することは重要であるが、都市問題も十分に配慮する必要がある。さらに、新技術の開発は AIIB の融資には馴染まないが、実用化される段階であれば、融資の機会を逃すべきではないとしている。

II AIIB におけるルールの整備と運営

AIIB のサイトによると、これまでに整備された運営ルールは、3つの分野、すなわち、①基本ルール、②運営方針、③機関ルール、から構成されている。そのうち、総務会手続き規則や理事会手続き規則といった基本ルール、そして運営に必要な機関ルールは、2016年1月の設立総会までに制定されている。

1. 基本ルール (Basic Documents)

設立協定 (Articles of Agreement) 2015.6.29

定款 (By-Laws) 2016.1.16

総務会手続き規則 (Rules of Procedure of The Board of Governors) 2016.1.16

理事会手続き規則 (Rules of Procedure of The Board of Directors) 2016.1.17

理事向け行動規範 (Code of Conduct for Board officials) 2016.1.16

職員向け行動規範 (Code of Conduct for Bank Personnel) 2016.1.16

2. 運営方針 (Operational Policies)

禁止行為に関する指針 (Policy on Prohibited Practices) 2016.5.1

ソブリン向け融資に関する一般条件 (General Conditions for Sovereign-Backed Loans) 2016.5.1

融資に関する運営指針 (Operational Policy on Financing) 2016.1

調達政策 (Procurement Policy) 2016.1

ソブリン向け融資および保証に関するプライシング (Sovereign-Backed Loan and Guarantee Pricing) 2016.1

借入人のための調達取扱いに関する暫定運営指針 (Interim Operational Directive on Procurement Instructions for Recipients) 2016.6.2

環境・社会フレームワーク (Environmental and Social Framework) 2016.2

3. 機関ルール (Institutional Documents)

機関としての調達に関する指針 (Corporate Procurement Policy) 2016.1

情報開示に関する指針 (Public Information Interim Policy) 2016.1

2016年度業務計画と予算 (AIIB 2016 Business Plan and Budget) 2016.1

なお、融資条件では、ソブリン向け融資および保証に関するプライシング (Sovereign-Backed Loan and Guarantee Pricing) に規定されている。ソブリン向け融資費用は、前払費用 (Front-end Fee)、承諾費用 (Commitment Fee)、貸出上乗せ金利 (Lending Spread) から構成されている。前払

費用は融資元本の 0.25%, 承諾費用は未貸出残高の 0.25%, そして貸出上乗せ金利は融資期間等によって、貸出済み融資残高の 0.75 ~ 1.40% となっている。

4. 意思決定プロセス

AIIB は、貧困撲滅に主眼を置く世界銀行やアジア開発銀行（ADB）と異なり、インフラ投資に特化しており、理事会構成変更や資本比率変更等には、中国の拒否権を認めたが、融資決定は特定国に拒否権を認めず、多数決としている。さらに、理事会は非常駐化し、総裁に大きな業務遂行権限を与えることで、手続き簡素化・経営迅速化を図った。

AIIB の理事会（Board of Directors）は、9 名の域内メンバーと 3 名の域外メンバーから構成され、非常駐としている。これは運営の効率を高め、コストを削減するためとしている。

国際開発金融機関でも、たとえば、欧州投資銀行（EIB）やアンデス開発公社（CAF）など、すでに非常駐理事会モデルを採用している地域性機関がある。

理事会は原則、年 4 回開催するが、必要があれば開催回数を増やし、テレビ会議形式も活用する方針となっている。AIIB 事務局は、理事メンバーと双方向の密接なコミュニケーションを行うとする。

この点、中国は世界銀行改革提案に学び、米国と異なる国際機関運営を模索していると評価できる。

5. AIIB の融資業務

設立協定上、AIIB の融資業務は、原資別に、①普通業務（Ordinary Operations）、②特別業務（Special Operations）から構成される。

普通業務は AIIB の普通資本から提供される融資業務である。普通資本には、授權資本、起債調達、貸付または担保の回収資金などが含まれる。一方、特別業務は、AIIB の設立趣旨を機能に沿って受け入れた特別基金に基づく業務である。

AIIB が融資できる業務の相手先は、原則、各メンバーまたはその機関、各メンバーの領域で経営される企業、地域の経済発展に参画する多国間または二国間の機関、となっている。

AIIB の融資提供に当たっては、機器・サービスの調達に、国別の制限を設けず、非加盟国企業にも入札の機会を開放するとしている。

これに対して、ADB では、融資対象プロジェクトの機器・サービスの調達に関わる入札参加を、加盟国メンバーに限定している。

2016 年 6 月に公表された融資案件第 1 弾の 4 件について、高速道路の建設の場合は土木が中心となり、貧困地区の再開発の場合は、スマート化を同時に進めない限り、現地企業が中心となることが予想され、先進国企業にとってはコスト面で事業参加のインセンティブが低い。

6. 金立群総裁による説明

2016 年 1 月 17 日に、アジアインフラ投資銀行（AIIB）は北京で開業後初の記者会見を行い、金立群初代総裁が 30 分間ほどの記者会見の間、議決権の配分、監督管理、新メンバーの受け入れ、プロジェクト準備特別基金の使用、他の多国間機関との共同融資、人材招聘の基準、リスク管理な

ど、外部が関心を寄せる 15 の問題について英語で質問に答えた。主な内容を以下のように要約してみた。

AIIB は総務会 (Board of Governors, 中国語は「理事会」、日本語と混乱しやすい)、理事会 (Board of Directors, 中国語「董事会」)、管理層 (President: 総裁 (中国語「行長」、Vice-President: 副総裁 (同「副行長」等) による 3 層の管理の枠組を構築した。このうち総務会が最高決定機関であり、創設メンバー各国の財務相で構成され、「AIIB 協定」に基づいて理事会と管理層に一定の権限を付与する。

中国財政部 (財務省) の楼繼偉部長 (大臣) が初代総務会主席に就任し、財政部の史耀斌副部長 (副大臣) は中国副総務となった。

理事会は銀行の業務全体を指導する責任を負う。理事会を構成する 12 人の取締役は、域内の 9 つのエリアと域外の 3 つのエリアから、それぞれ 1 人が選出される。中国は筆頭株主であり、1 国で 1 つのエリアとされ、理事 1 人を選出する。

管理層は総裁、副総裁、最高執行責任者 (COO) などで構成された専門家集団で、日常の運営の実務を担当する。

現在、副総裁をはじめとする重要ポストをめぐり激しい争いが行われている。インド、ロシア、韓国のような大規模出資国との協力は非常に重要だが、AIIB は小規模出資国との協力の重要性も軽視せず、基準に見合った専門的能力を備え、AIIB に貢献できる人材がこうした上級職に就任できるようにする。

1 千億ドルの法定資本金分配の比率は域内メンバーが 75% に対し、域外メンバーは 25% で、各国の比率は国内総生産 (GDP) を踏まえて決まり、各国の納入の意志が尊重される。総務会の同意を得られれば、法定資本金を増額して、域内メンバーの出資比率を引き下げることが可能だが、域内メンバーの出資比率は 70% を下回ってはならない。

現在、メンバー国の中にはそれぞれの GDP に基づいて定められた法定資本金を全額承認していないところもあり、集まった資本金は 981 億 5140 万ドルだ。残りの 18 億 4860 万ドルはまだ分配が終わっていない。

AIIB の議決権は出資比率に応じた議決権、基本議決権、創設メンバー国に与えられる創設メンバー議決権で構成される。

参加国の議決権には出資比率が反映される。基本議決権は全体の 12% で、全参加国 (創設メンバーと今後参加する一般メンバー) に平等に振り分けられる。

創設メンバーには創設メンバー議決権 600 票が与えられ、基本議決権と創設メンバー議決権を合わせた割合は約 15% である。

このようなルールで計算すると、中国が承認した資本金は 297 億 8040 万ドルで、承認された資本金の 30.34% を占め、現時点で 1 番目の出資国だ。議決権は全体の 26.06% を占める。今後は、新たなメンバーが次々と参加して、中国と他の創設メンバーの資本金と議決権の比率が、いずれも徐々に低下する可能性がある。

AIIB は多国間開発機関として、既存の国際金融システムを考慮し、業務での使用言語は英語とし、ドルを決済通貨とする。AIIB からの融資はドル建てとする。

国際市場で資金を調達する時には、ドル、ユーロ、人民元、その他の通貨建ての資金を調達し、メンバーに対してよりよいサービスを提供できるようにする。

当面、最も重要な任務は良好な企業文化を構築することだ。優れた企業管理制度、優れた企業文化があってこそ、優秀な人材を AIIB に呼び込み、共通の目標に向かって邁進できるようになる。AIIB は既存の多国間開発機関が過去数十年にわたって積み上げてきた優れた経験を吸収し、現代の民間企業の優れた運営経験も取り入れ、その上により高い基準を設ける。AIIB は世界銀行、アジア開発銀行（ADB）、欧州復興開発銀行などの機関と協力していく。

AIIB の核心的な価値観は『リーン（効率的）、クリーン（廉潔）、グリーン（環境にやさしい）』で、腐敗を絶対に容認しない。このため、内部審査部門を設置し、理事会に直接報告するようにする。AIIB を 21 世紀の先進的な統治理念を備えた多国間金融機関にするとの目標を実現させる。

なお、AIIB の開業式典で、習近平国家主席が、中国が出資した資本金とは別に「プロジェクト準備特別基金」として 5000 万ドル（約 58 億円）を拠出し、発展途上国メンバーのインフラ・プロジェクト建設の支援に当てることを表明した。

金総裁は同基金を設立する理由について、「AIIB と既存の国際多国間開発機関との違いは、ソフトローン供給の窓口がないという点にある。一連の発展が遅れた国や地域はインフラ建設の能力育成やプロジェクト準備などで支援を必要としており、同基金がこうした面で支援を提供することになる」と説明した。これらの資金は発展途上国のプロジェクト運営、技術支援、人材育成の支援に当てることになる。

AIIB の第 1 回年次総会で、それまで総務会の第 1 期主席（Chairman）を務めてきた中国が交代し、韓国が次期主席に選出されている。さらに、2017 年の第 2 回年次総会は、次期主席を務める韓国の済州島で、6 月 16 ～ 18 日にかけて開催されることが決まった。

2017 年は ADB 設立 50 周年の節目の年でもあり、ADB の年次総会は日本政府のホストの下、横浜市で開催されることとなっている。AIIB と ADB が、今後どのようにアジアのインフラ開発向け融資を行っていくか、引き続き注目される。

Ⅲ AIIB とアジアのインフラ整備

1. インフラ整備の意義

アジアにおいて、インフラ整備は経済成長に極めて重要な役割を果たしている。その資金をどのように調達するかが課題である。インフラ整備の不足は、成長のボトルネックや貧困削減・国際競争力の向上などに対する障害となりかねない。

連結性（connectivity）の改善によって、地域間の経済格差が縮小するので、インフラ整備が包摂的な経済成長に寄与する。

複数国に跨るインフラを地域インフラ（regional infrastructure）と呼んでいる。地域インフラの整備がもたらす利益としては、①連結性の改善により、域内貿易のコストを引き下げる、②貧困を削減するとともに、各国間の経済発展水準の格差を縮小する、③域内の天然資源のより効率的な利用を促進する、④包摂的かつ自然環境保護の観点から持続可能な経済成長を確保する、などが挙げられる（ADB and ADBI [2009], p.22）。

地域インフラの整備を通じて、連結性を改善しようという発想は、13 世紀のシルクロードに遡る。近年になって、このような発想を復活させたのが、1992 年に、国連アジア太平洋経済社会委員会

(UNESCAP) によって提案された ALTID (Asian Land Transport Infrastructure Development) というイニシアティブである。

この中には、アジアに道路網を整備する「アジア・ハイウェイ (AH)」、鉄道網を整備する「アジア横断鉄道 (TAR)」などのプロジェクトが含まれている。

アジアが輸出主導型の高成長を実現する中で、生産ネットワークの構築とともに、それを支援するインフラ整備が行われてきた。世界金融危機以降、内需拡大の重要性が高まり、インフラ投資が重要な役割を果たしている。貧困削減のために、道路や電気などのインフラ整備が重要な役割を果たしてきた。

過去 20 ～ 30 年間、アジアのインフラ整備は着実に行われてきた。しかし、整備の必要性は依然大きい。以下のような理由が挙げられる。①インフラの水準には各国ごとに差がある (図表 3)。②生活の高度化や都市化が加速してきた。③多くの国で人口増加のため、運輸・エネルギー・通信など、多様なインフラの需要が高まっている。④既存のインフラ維持費用が、老朽化に伴って増加している。

アジアのインフラ整備に、2010 ～ 2020 年の間で約 8 兆ドルの資金が必要であるとよく言われるが、これは ADB and ADBI (2009) の試算である。その後、試算の更新版である Bhattacharyay (2010) がある。それによると、ADB に加盟する 32 の途上国において、2010 ～ 2020 年の必要投資額は約 8.22 兆ドル (1 年あたり 7470 億ドル) である。このうち、68% が新規投資、32% が更新投資である。

図表 3 ASEAN 諸国のインフラ指数

	ランク	スコア
ミャンマー	141	2.01
カンボジア	101	3.26
フィリピン	96	3.4
ラオス	84	3.66
ベトナム	82	3.69
インドネシア	61	4.17
ブルネイ	58	4.29
タイ	47	4.53
マレーシア	29	5.19
シンガポール	2	6.41

(注) 世界競争力報告 2013-14 による。サンプル国は 148 か国、スコア 1-7 (高いほど良い)

資料 : Asian Development Bank Institute [2014] p.167, 清水 (2016) p.29

さらに、セクター別に分けると、エネルギーが 48.7%、運輸が 35.3%、ITC が 12.6%、水道・衛生が 3.4% を占めている。一方、地域別にみると、東・東南アジアが 66.6%、南アジアが 28.8%、中央アジアが 4.5%、太平洋地域が 0.1% となっている (図表 4)。

また、必要投資額は一部の国に偏っており、国別の投資需要を見ると、中国が 53.1%、インドが 26.4%、インドネシアが 5.5% となっている。上位 11 か国で全体の 97% を占め、そのほとんどが東・東南アジアと南アジアの国々である。

図表 4 インフラの地域別・セクター別投資需要

(2010～20年, 単位: 10 億ドル, %)

	東・東南ア	南アジア	中央ア	太平洋	金額合計	比率
電力	3182.46	653.67	167.16	--	4003.29	48.7
運輸	1593.87	1196.12	104.48	4.41	2898.87	35.3
通信	524.75	435.62	78.62	1.11	1040.1	12.6
水力・衛生	171.25	85.09	23.4	0.51	280.24	3.4
金額合計	5472.33	2370.5	373.66	6.02	8222.5	
比率	66.6	28.8	4.5	0.1		100.0

資料: Bhattacharyay [2010], p.13, 清水 (2016) p.30 より作成

2. インフラ投資の性質

インフラは公共財としての性格が強く、経済に強い波及効果を有する。一方で、インフラ・プロジェクトは、規模が大きく、建設期間が長く、建設・運営に多様なリスクを伴い、収益が完成後長期間にわたって発生するなど、資金調達の観点から難しい点が多い。

また、途上国のプロジェクトは、政治・経済の不安定や制度の未成熟で、リスクが一段と高いから、民間部門がインフラ投資のリスクをとることは容易ではない。

クロスボーダーのインフラ整備において、問題はさらに複雑になる。国によって、受ける便益は異なるから、資金調達を誰がどのように負担するかは、交渉によって決めなければならない。

インフラ投資の性質上、民間資金を導入することが難しい。各国政府の財政収支の制約などから、公的資金の提供にも限界がある。各国には、政治や経済の安定を図ること、社会全体の法規制整備に努めること、インフラ整備戦略を構築すること、インフラ整備に関する法規制や制度を整備すること、などが求められる。

インフラ投資の性質から、民間部門が単独でリスクを負担できるケースは少ないため、公共部門において、保証などのリスク軽減手段の提供やリスクを引き下げるための技術支援が不可欠となる。インフラ投資に伴うリスクは図表 5 にまとめた通りである。

図表 5 インフラ投資に伴うリスク

リスク分類	説 明
海外市場の不安定化リスク	金融危機が波及する可能性
政治的リスク	資本の収用等、規制、契約違反、政治的暴力
自然災害リスク	
マクロ経済的リスク	金利、インフレ、為替レート
セクターに固有のリスク	技術導入の失敗、既存資産の陳腐化、サービスに対する需要が予測を下回り、十分な収入が得られない
プロジェクトに固有のリスク	完成の遅れや費用超過、操業が要求通りに実施されない、維持費用が想定を上回る、環境面・社会面の損失が生じる、プロジェクトのための債券や株式の発行が失敗する
PPP 契約に固有のリスク	契約終了時の資産価値が不十分となる、民間主体のサービス不履行・倒産、契約違反による資産の損失

資料: Schwartz, Ruiz-Nunez and Chelsky [2014], pp.143-144, 清水 (2016) p.34 より整理作成。

3. 資金調達を選択肢

インフラ整備に用いられる資金は、国際機関や外国政府を含む公共部門の資金と、海外からの資本流入を含む民間部門の資金に大別できる。

インフラ・プロジェクトのリスクの多くの部分は、基本的に公的部門、すなわち、設備の所在国およびこれを支援する国の政府、あるいは国際機関が負担する。

インフラ整備に膨大な資金が必要となる中、財政資金にも限界があることから、民間部門の役割が増大しており、官民連携（PPP）による実施が拡大している。

PPP においては、公共部門のインフラ・プロジェクトに対する民間部門の積極的な関与を可能とするため、政府機関と民間企業などの間で契約が交わされる。

民間企業は、プロジェクトの計画、資金の調達、内容のデザイン、建設・運営・維持において大きな役割を担うことになる。リスクの一部は契約内容にしたがって、民間部門に移転する。

PPP により、公共部門の限られた資源を補うとともに、民間部門の有する専門性と効率性を活用することが可能となる。その結果、適切なプロジェクトが選択される傾向が強まるとともに、より多くの資金を活用できるようになり、インフラ整備が加速する。さらに、民間部門の参加に伴い、設備完成後のサービスの質の向上も期待される。

ただし、PPP に対する一般的な理解不足、民間部門の関与に対する政治的な抵抗、官・民部門における人材の不足、阻害要因となる政策や規制の存在、長期的な資金調達手段の未整備など、多くの障害が存在している。

実際に支出されている世界のインフラ投資額の内訳は、政府予算が 69%、ODA（政府開発援助）または MDBs（多国間開発金融機関）が 6%、民間資金が 25% となる（Bhattacharya and Romani [2013]）。資金調達における民間資金の比率は相対的に低いことが分かる。また、「一般に、インフラ・ファイナンスにおいては、公的金融が 70% 近くを負担する一方、民間部門からの資金は 20% 程度にとどまっており、残りの 10% は ODA によって賄われている」との指摘もある（Das and James [2013]）。

現状、インフラ・ファイナンスの大半が公的資金によって賄われている。インフラ整備が政府系企業によって行われている場合も多い。

アジア諸国の政府は、景気刺激や構造改革の観点から、インフラ整備に積極的であるが、財政収支に余裕がなく、政府資金の拡大には限界がある。

そこで、各国の公的部門に加えて、国際開発金融機関の果たす役割が重要性を増している。AIIB はアジアのインフラ整備に対する公的金融拡大の 1 つのルートとして期待される。

IV AIIB と「一帯一路」構想

中国による AIIB の設立構想は、周辺国・地域のインフラとの相互接続を加速し、シルクロード経済ベルト（帯）および海上シルクロード（路）の建設を推進し、全方位開放の新局面を形成することが根拠となっている。中国語で「一帯一路」（One Belt and One Road）と呼ばれている。

1. 「一帯一路」構想とは

「一帯一路」は中国政府が 2013 年に提案した地域経済協力の構想である。古代のシルクロードは、

東西の交易路として、モノや文化の往来を支えてきた。当時の世界最大の通称交易圏が構築され、現代流に言えば、FTAということになるろう。

2013年9月に、習近平国家主席がカザフスタンのナザルバエフ大学で演説した際、初めて共同で「シルクロード経済ベルト」を建設する構想を打ち出した。続いて、2013年10月に、インドネシアの国会で演説した際、ともに「21世紀海上シルクロード」を建設しようと提案した。両者を合わせた「一帯一路」構想はアジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸に跨る一大経済圏の構築を目指すものである。

うち「一帯」は、①中国から中央アジア・ロシアを経て、ヨーロッパに至る。②中国から中央アジア、西アジアを経て、ペルシャ湾、地中海に至る。③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至る、という3つのルートからなる。

また、「一路」は、①中国の沿海の港から、南シナ海を経て、インド洋やヨーロッパに至る。②中国の沿海の港から南シナ海を経て、南太平洋に至るという2つのルートからなる。

「一帯一路」構想の主旨は、関係国・地区のインフラ整備を軸に、ウインウインを図ることにある。手短かに言えば、インフラ整備（鉄道・道路・港湾・通信・電力網など）を梃に、運命共同体を構築することにある。

「一帯一路」は60余りの沿線国からなり、その経済規模は約21兆ドル、人口は44億人で、世界全体のそれぞれ約29%、63%を占める（2013年）。

2014年に、中国と「一帯一路」沿線国との貿易総額は1兆1200億ドル、中国の貿易総額の約26%であった。さらに、対外工事請負営業額は643億ドル、同営業額の45%強であった。「一帯一路」戦略の実施で、その沿線国との経済交流は着実に増えると見込まれる。

また、「一帯一路」戦略は1960年代から90年代初期にかけて、東アジアの経済発展説となった雁行モデルの「続編」としても位置付けられる。「一帯一路」戦略は、雁群の中国からの巣立ちであり、旧雁行モデルと異なるのは、東アジアに限ることなく、より広大な地域をカバーしていること、雁頭が日本ではないことなどが指摘されている（江原〔2016〕）。

中国政府による「一帯一路」構想の狙いに対する説明の一例として、外交部常務副部長（当時）張業遂〔2014〕によると、

- ①これまでの中国経済の成長は、東部沿海地域の率先した対外開放の恩恵を受けたものであり、海外からの直接投資と先進国市場に頼っていた。しかし、これから中国は全面開放と海外進出を同様に重要視するようになり、先進国だけでなく、発展途上国との経済協力強化も目指すようになった。
- ②アジア地域の一体化は、ヨーロッパ・北米と比べると遅れている。アジア各地域間の発展格差が大きく、交通インフラが繋がっていないことが、地域間協力の障害になっている。「一帯一路」構想は、インフラ建設と体制改革を促進するなど、地域内と関連国家のビジネス環境の改善に寄与する。
- ③古代シルクロードは一貫して、平和・協力・友好の象徴であった。シルクロード沿いの各国は、商品・人員・技術・思想などの交流を通じて、経済・文化・社会の進歩、異なる文明同士の対話と融合を促進してきた。古代シルクロードで見られたウインウインの精神は、中国だけでなく、世界にとっても重要な財産である。新しい時代の特徴を取り入れる「一帯一路」構

想は、世界の平和と発展に貢献できる。

一方、「一帯一路」構想の推進は、中国の多くの産業分野にビジネス・チャンスをもたらすと期待される。中国の研究者の議論から拾ってみると、①建設・設備製造・建築材料（鉄鋼・セメント）といったインフラ建設関連産業に、深刻な生産能力過剰という問題が浮き彫りになってきた。輸出拡大はこの問題の解決につながると期待される。②港湾・空港・道路・鉄道の建設と運営、関連設備の生産と物流などにかかわる中国企業にとって朗報である。③石油・天然ガスの輸入パイプラインと発電所の建設や、関連設備の製造需要も増えると予想される。④交通の便が改善されれば、域内の貿易を通じて、物的交流だけでなく、人的交流も盛んになると予想される。特にシルクロードの特色が生かされる形で、観光業も多いに盛り上がるであろう。

2. 「一帯一路」と AIIB

ところで、「一帯一路」の関係諸国でインフラ整備するには、資金の手配が不可欠である。中国は AIIB の創設など、様々な地域開発のための銀行とファンド（基金）設立に参画した。

「一帯一路」におけるインフラ整備を資金面から支援するため、シルクロード基金、アジアインフラ投資銀行（AIIB）、新開発銀行（NDB）などの設立が、中国の主導で進められている（図表 6）。

図表 6 「一帯一路」建設のための銀行・基金

AIIB	法定資本金：1000 億ドル、うち中国出資 298 億ドル
シルクロード基金	400 億ドル（全額中国出資。内訳：外貨準備 65%，中国輸出入銀行 15%，中国投資有限責任公司 15%，国家開発銀行 5%）
SCO 開発銀行	100 億ドル（中国出資 80 億ドル、他の加盟国 20 億ドル）
BRICS 開発銀行	初期資本 500 億ドル（各国 100 億ドルずつ拠出）
BRICS 外貨準備基金	初期資本 1000 億ドル（中国 410 億ドル、ロシア・ブラジル・インド各 180 億ドル、南アフリカ 50 億ドルを拠出）

資料：各種報道から筆者作成

2014 年 7 月 15 日に、中国・ブラジル・ロシア・インド・南アフリカの 5 カ国（BRICS）は、ブラジルで開催された首脳会談で、NDB と外貨準備基金の創設に関する合意文書に調印した。

NDB の資本金は当初 500 億ドルで、5 カ国が均等に出資し、最終的には 1000 億ドル規模への拡大を目指す。本部は上海に置き、初代総裁はインドから出すが、今後各国が順番で担当することになっている。

また、外貨準備基金の基金規模は 1000 億ドルで、中国が 410 億ドル、インド・ロシア・ブラジルがそれぞれ 180 億ドル、南アフリカが 50 億ドルを拠出する。

NDB と外貨準備基金の関係は、世界銀行と IMF の関係に似たようなものになると考えられる。2015 年 7 月 7 日に、NDB の第 1 回総会が開催され、7 月 21 日には上海で開業式典が行われた。

さらに、上海協力機構開発銀行、上海協力機構発展基金の設立も検討されている。これらの国際開発金融機関の融資対象は、いずれも「一帯一路」が重点地域になることに間違いはない。これらによって提供される資金が呼び水となって、多くの民間資本の投資が期待される。

今後、「一帯一路」戦略を推進するためには、沿線の地域協力の枠組み（SCO：上海協力機構、

SAARC：南アジア地域協力連合，GCC：湾岸協力会議，RCEP：東アジア地域包括的経済連携，EEU：ユーラシア経済連合，EU：欧州連合）との関係強化が必要であることは言うまでもない。欧州との経済交流の時間的距離を縮めることも、「一帯一路」戦略の主目的の1つであることを指摘しておきたい。

ただし、今後 AIIB の融資対象国は、「一帯一路」沿線国に限定されず、幅広い利益を共有できるかどうかで判断していくとしている。「一帯一路」と直結する個別案件について、中国政府としては「シルクロード基金」や国家開発銀行、中国輸出入銀行を活用していくこととなる。

V AIIB と「一帯一路」の課題

「一帯一路」の沿線諸国は中国の構想を歓迎し、AIIB に参加した。「一帯一路」は開発主義であり、開発主義は経済成長と富裕化を求める途上国の政策と合致する。新興国は世界銀行やアジア開発銀行の環境・人権優先主義的な運用に、不満を抱いてきたが、AIIB は開発主義に立つ国際金融機関として期待されている。中国は途上国の開発主義に訴求することで成功したと言えよう。

すでに多くの「一帯一路」関連のプロジェクトが動き出している。2015 年 4 月、習近平国家主席が訪問の際に、「中・巴経済回廊（China-Pakistan Economic Corridor, CPEC）」の建設に関する協定に調印した。計 51 案件が調印され、投資額が 460 億ドルに上る。うち 280 億ドルが道路・鉄道、発電所などインフラ整備に投入される。

主要案件の1つとして、アラビア海に直面するダワダル港の建設である。中国企業は同港を 43 年租借して、自由貿易エリアを含む経済特区を建設・運営する。2015 年 11 月に両国政府は覚書に調印し、2016 年 7 月に土地を中国側に引き渡し、湾岸整備に少なくとも 16 億ドルを投じ、3～5 年以内に完成させる。

さらに、ダワダル港から中国の新疆のカジュカルを結ぶ、全長 3 千キロの道路・鉄道、石油パイプライン、通信ケーブルを建設する計画がある。完成すれば、ペルシャ湾からダワダル港に原油を海路で運び、陸路のパイプラインを通じて、新疆に送ることができ、戦略的な意義が大きい。

また、中国の沿海部とヨーロッパに繋ぐ鉄道、いわゆるランドブリッジ（大陸橋：江蘇省の連雲港を出発点として、西安・ウルムチ・中央アジア・ロシアを経由して、アムステルダムまで鉄道を建設する計画）は、カザフ経由であるので、カザフスタンは「一帯一路」の玄関口に位置する。現在、中国とカザフの産業協力が、「一帯一路」の共同事業のモデルとして注目されている。

2014 年 12 月、李克強首相はカザフを訪問する際、「国際産能合作」の推進を提案した。2015 年 3 月、カザフスタンの首相が訪中する際、合計 33 の協力案件が調印され、投資規模は 236 億ドルに上る。33 の案件は様々な分野にわたり、インフラ建設に関しては、道路整備、水力発電所建設、住宅建設に及ぶ。産業協力に関しては、中国企業が鉄鋼、非鉄金属、板ガラス、石油精製、自動車製造などの産業に投資することとなっている。

また、ASEAN 諸国は「一帯一路」の実施により、隣接する国での道路・鉄道・港湾の建設に協力し参加している。

鉄道に関しては、中国雲南省の昆明から、ラオスとタイを経由して、マレーシア・シンガポールに至ることを計画している。バンコクからシンガポールまでは既存の鉄道があるが、昆明からラオ

ス経由でバンコクまでの鉄道は新規建設が必要である。

中国国境からラオスの首都ビエンチャンまで全長 417 キロ、最高時速 160 キロは、中国の技術と基準を採用し、中国の融資を使うと同時に、中国政府と企業も出資する。投資総額は 68 億ドルに上る。同鉄道は 2016 年 11 月に着工し、2020 年に完成する予定である。将来、高速鉄道化も可能である。

ラオス国境からバンコクまで全長 873 キロ、時速 160 キロの鉄道は、総工事費 1790 億バーツ（約 50 億ドル）を、タイ側が負担するが、中国側が技術と融資を提供する。2016 年 9 月に年内着工すると最終合意に至った。

この鉄道の開通により、中国から ASEAN へのモノ・ヒト・カネの流れが加速され、企業の進出が活発になり、中国と沿線諸国との経済関係が一層強化されるであろう。

さらに、「一带一路」の沿線には、様々な物流センターが建設され、自由貿易区も続々と設置されている。

現在のところ、中国は「一帯」地域では、着実にプロジェクトを形成しつつある。2000 年代により、中国は中央アジア諸国とエネルギー協力を強化し、中央アジアと中国を結ぶ道路、石油・ガス輸送網の入口となるカザフスタンでは、複数ルートの石油・ガス・パイプラインを建設、鉄道でも、江蘇省連雲港からカザフスタン・ロシア・中東欧を経て、ロッテルダムに至る第 2 ユーラシア・ランドブリッジの貨物輸送量を拡大してきた。2015 年は 2011 年比で約 40 倍に拡大し、2020 年にはさらに 2015 年比倍に拡大する見込みである。

また、2015 年に、中国とカザフスタンは自動車貨物輸送の増大に対応して、2005 年に設立合意したホルゴス特別経済区で、国際共同物流センターを始動させ、輸送サービスをワンストップ化した。

しかし、そこでも問題はないわけではない。カザフスタンは、中国の「一带一路」構想を歓迎しているが、これまでロシア・米国・欧州・日本などと良好な関係を築き、自国発展に有利な状況を創出してきたように、今後も、中国との経済関係だけでなく、欧州・ロシア・中東との経済関係も重視して、欧州・日本などの資金援助により、物流インフラを整備しようとしている。

同国は老朽化の著しい道路・鉄道・電力網の更新と新規整備のため、2015 年以降日本に支援を求めるとともに、カスピ海域の原油・ガスを、ロシアを経由せず欧州に供給する南エネルギー回廊構想を踏まえて、物流・石油ガス輸送網の整備に関し、欧州との協力を模索するなど、多角的外交を展開している。

中央アジア諸国は 2000 年代に資源価格高騰で、財政収入が伸び、インフラ整備の原資があったが、2014 年後半以降の石油価格暴落により、経済悪化が続いている。このため、中央アジア諸国が従前通り、資金負担できるか疑問であり、一路地域でも、資金問題がボトルネックとなりかねない。

一方、中国は「一路」地域で、ラオス・タイとの資金負担交渉が難航している。一路地域は、世界銀行・ADB も活発にインフラ融資を行っており、ADB 等の支援と比較した場合に、条件が悪いことも中国の苦戦に繋がっている。

たとえば、中国は雲南省昆明から、東南アジアを経由して、シンガポールまで高速鉄道で結ぼうとしているが、最初の国外部分のラオスでは、2013 年の両国合意（中国が融資）に反して、ラオスに総工費 70 億ドルの負担を求めたため、3 年間を空費することとなった。結局、初期工費 21 億

ドルは中国が融資することで合意、2016 年 9 月に中国中鉄が鉄道建設 12 億ドルを受注したが、資金問題は未決着である。

また、中国新疆のカシュガルからキルギス経由して、ウズベキスタンに繋ぐ鉄道の建設計画において、鉄道は東西方向でキルギスを通過するが、キルギス側は国内の均衡的發展を考慮して、南北方向の鉄道を含めた環状鉄道の建設を優先するように求めている。中国は現在なおキルギスと鉄道建設について交渉を続けている。

さらに、「一帯一路」の沿線国のインフラ整備事業について、多くの案件は関係国が従来から計画していたが、採算と資金調達などの問題で実施できなかったものが多い。中国政府と企業は、沿線国との関係強化、インフラ接続という外部効果、インフラ輸出の実績づくりなど、戦略的に考慮することが多く、案件自体の採算性を度外視する傾向がある。企業は損失の補償を中国政府に頼ることもできるが、事業が長く続かないであろう。

中国は AIIB の融資を民間資金の呼び水と位置づけ、インフラ整備に民間投資を活用するとしているが、「一帯一路」のインフラ・プロジェクトは、これまで商業採算性が成り立たず未着手であったものなので、果たして民間投資を引き寄せられるのか。

AIIB の初年度融資は計約 17 億ドルにすぎず、今後の融資規模拡大には、公募債の発行が必要であり、ADB と同じトリプル A の格付けを取得するには、途上国出資比率の高さが不利に働く。商業採算性の低いプロジェクトには、国際開発金融機関は通常より好条件の融資を提供する必要があるが、無格付けの AIIB には難事であろう。

また、「一帯一路」沿線国では、市場経済がなお浸透せず、契約遵守に対する理解もまだ十分ではない。中国企業はこのような環境の中でビジネスを展開するに当たって、様々な困難に直面するであろう。実際、関係国との事業計画などの調整が難航し、中国側がより多くの負担を強いられることもある。

さらに、「一帯一路」の沿線国は、宗教・民族・経済の発展段階が異なり、利害や価値観の相違が少なくなく、共同発展の道のりはそう簡単ではない。

AIIB と「一帯一路」を巡る課題は多い。これからは絶えず最新の動きに注目しつつ、個別の事例研究を行っていく予定である。

参考文献

- 榎本俊一「一帯一路構想と AIIB はリアル・パワー足り得るか」『世界経済評論』2017 年 1 月
朱炎「官民協調で発展する中国の対アジア進出」『世界経済評論』2017 年 1 月
清水聡「アジアのインフラ・ファイナンスに関するポイント」『国際金融』2016 年 3 月
関志雄「中国の周辺外交の軸としての『一帯一路』構想」『世界経済評論』2016 年 3 月
関根栄一「中国政府によるアジアインフラ投資銀行設立の狙いと今後の展望」『季刊中国資本市場研究』2015 年冬号
関根栄一「運営段階に入ったアジアインフラ投資銀行（AIIB）の現状と課題」『野村資本市場クォーターリー』2016 年秋号
江原規由「中国の対外発展戦略における『一帯一路』FTA 構築の可能性」『世界経済評論』2016 年

3 月

「中国, 新秩序へ足がかり アジア投資銀開業, 57 カ国参加」『日本経済新聞』2016 年 1 月 17 日 (朝刊)
「AIIB に 7 つの質問」人民網 (日本語版), 2016 年 1 月 19 日

(<http://j.people.com.cn/n3/2016/0119/c94476-9005901.html>)

Asian Development Bank Institute [2014], ASEAN 2030: Toward a Borderless Economic Community.

ADB and ADBI [2009], Infrastructure for a Seamless Asia.

Bhattacharyay, Biswa Nath [2010], Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020, ADBI Working Paper Series No.248

Bhattacharya, Amar and Mattia Romani [2013], Meeting the Infrastructure Challenge: The Case for a New Development Bank, Material for Global Economic Governance Seminar, Madrid, 11th March

Das, Sanchita Basu and Catherine Rose James [2013], Addressing Infrastructure Financing in Aisa, ISEAS Perspective, No.27

Schwartz, Jordan Z, Fernanda Ruiz-Nunez and Jeff Chelsky [2014], Closing the Infrastructure Finance Gap: Addressing Risk, Financial Flows and Infrastructure Financing Conference 2014, Reserve Bank of Australia

〈中国語文献〉

楊靖三「亜投行融資理念与世界金融体系变革」『上海金融』2016 年第 7 期

丁鳳翔・蔡金陽・胡瑞法「亜投行在亞太地区的投資優先序」『經濟論壇』2016 年第 7 期

周兆星「國際輿論視野中的 " 一帶一路 " 戰略」『南京社会科学』2015 年第 7 期

高鵬「亞洲基礎設施投資銀行 (AIIB): 籌建背景, 性質定位, 面臨挑戰及對策」『中國市場』2015 年第 31 期

黃梅波・陳娜「亜投行的運營空間及競爭力分析」『國際工程与勞務』2016 年第 1 期

黃梅波・陳娜「AIIB 的運營空間及競爭力分析」『東北亞論壇』2015 年第 4 期

高蓓・鄭聯盛・張明「亜投行如何獲得 AAA 評級」『國際金融研究』2016 年第 2 期

廖凡「比較視野下的亜投行貸款条件研究」『法學雜誌』2016 年第 6 期

陳伊梅・吳如聞・向聖冬「國際金融組織的投票權發展歷程分析 -AIIB 的投票權問題」『法制博覽』2016 年第 3 期

劉欣「" 一帶一路 " 四大資金池的戰略及運營比較研究」『當代經濟』2016 年第 28 期

和佳「亜投行成績單: 首年放貸 17 億美元 二十多個新成員待加入」『21 世紀經濟報道』2017 年 1 月 2 日

張業遂「建設 " 一帶一路 " 打造中国對外開放昇級版」人民網, 2014 年 3 月 22 日

(<http://finance.people.com.cn/n/2014/0322/c1004-24707552.html>)

(本稿は 2016 年度札幌大学研究助成による成果の一部である)